**CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 8 octobre 2008 (OR. en)**

**13898/08**

**AVIATION 217**
**RELEX 725**
**CDN 7**

**PROPOSITION**

| | |
|---|---|
| Origine: | Commission européenne |
| En date du: | 6 octobre 2008 |
| Objet: | Proposition de décision du Conseil relative à la signature d'un accord entre la Communauté européenne et le Canada sur la sécurité de l'aviation civile<br><br>Proposition de décision du Conseil relative à la conclusion d'un accord entre la Communauté européenne et le Canada sur la sécurité de l'aviation civile |

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de la Commission transmise par lettre de Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur à Monsieur Javier SOLANA, Secrétaire général/Haut Représentant.

p.j.: COM(2008) 615 final

COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 3.10.2008
COM(2008) 615 final

Proposition de

**DÉCISION DU CONSEIL**

**relative à la signature d'un accord entre la Communauté européenne et le Canada sur la sécurité de l'aviation civile**

Proposition de

**DÉCISION DU CONSEIL**

**relative à la conclusion d'un accord entre la Communauté européenne et le Canada sur la sécurité de l'aviation civile**

(présentées par la Commission)

# EXPOSÉ DES MOTIFS

## 1. INTRODUCTION

1. Le 25 février 2004, la Commission a demandé l'autorisation du Conseil pour mener des négociations avec le Canada sur l'acceptation réciproque des résultats de certification dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile et de la compatibilité environnementale.

2. Le Conseil a donné cette autorisation à la Commission le 21 avril 2004 en la chargeant de mener ces négociations conformément à un ensemble de directives de négociation et en désignant un comité spécial pour l'assister dans cette tâche.

3. L'autorisation accordée à la Commission visait à la conclusion d'un accord sur l'acceptation réciproque des résultats de certification portant principalement sur deux aspects:

   (a) les produits conçus, fabriqués, modifiés ou réparés sous le contrôle réglementaire d'une partie, devant facilement pouvoir être munis des agréments nécessaires à leur immatriculation ou exploitation sous le contrôle réglementaire de l'autre partie;

   (b) les aéronefs immatriculés ou exploités sous le contrôle réglementaire d'une partie dont l'entretien doit être assuré par des organismes sous le contrôle réglementaire de l'autre partie.

4. Les objectifs premiers des directives de négociation consistaient à faciliter le commerce des biens et services couverts par l'accord, à limiter autant que possible la redondance des évaluations, essais et contrôles aux cas de différences réglementaires significatives et à se fier au système de certification de l'une des parties pour vérifier la conformité aux exigences de l'autre partie.

5. Pour réaliser ces objectifs, les directives de négociation identifiaient les moyens suivants:

   – rapprocher progressivement les exigences et les processus réglementaires des deux parties;

   – maintenir la confiance dans les systèmes de certification des deux parties en s'appuyant sur l'expérience acquise dans la coopération entre le Canada et les Autorités conjointes de l'aviation (JAA) afin de permettre à toutes les autorités compétentes des États membres d'exécuter, au nom de l'autorité compétente du Canada, Transport Canada (TCCA), les tâches qui leur incombent aux fins de l'application du règlement (CE) n° 216/2008 qui a remplacé les règles communes dans le domaine de l'aviation civile en vertu desquelles a été créée l'Agence européenne de la sécurité aérienne – règlement n° 1592/2002;

   – permettre à chacune des parties d'avoir la certitude que les organismes participant au processus réglementaire de l'autre partie sont capables d'effectuer de manière

satisfaisante les évaluations de conformité et la supervision réglementaire nécessaires à la délivrance de ses propres agréments;

– renforcer la coopération en prévoyant des consultations régulières entre les parties de façon à veiller à un fonctionnement satisfaisant de l'accord, notamment par l'instauration de mécanismes de coopération appropriés destinés à procéder à des vérifications réciproques du maintien de l'aptitude des organismes réglementaires participant à la mise en œuvre de l'accord;

– mettre en place un système de contrôle continu du fonctionnement de l'accord, et notamment de ses annexes qui en font partie intégrante, et faire en sorte que l'accord soit géré efficacement par un comité mixte qui, composé de représentants des deux parties, serait chargé de trouver et de proposer en temps utile des solutions aux problèmes qui pourraient résulter de la mise en œuvre de l'accord.

## 2. PROCESSUS DE NÉGOCIATIONS

6. Les négociations avec le Canada se sont centrées sur les moyens de permettre l'acceptation réciproque des certificats attestant la navigabilité des aéronefs et des pièces et équipements installés sur ceux-ci, ainsi que des agréments des organismes participant à leur conception, production et entretien. Ces certificats et agréments seraient délivrés par l'une ou l'autre partie suivant certaines procédures en matière de navigabilité et d'entretien. Au cours des négociations, les deux parties ont décidé de fixer les modalités de ces procédures dans deux annexes séparées jointes à l'accord.

7. Le texte de l'accord et ses annexes ont été paraphés par la Commission et Transport Canada, à Bruxelles, le 25 avril 2007. La partie canadienne étant alors occupée à réorganiser ses procédures internes d'audit et son système de supervision et contrôle, la Commission et l'AESA lui ont demandé de démontrer à la Communauté, dans le cadre d'un dialogue pour le renforcement de la confiance, l'efficacité du nouveau processus, en particulier dans le domaine de l'entretien et de la supervision des organismes d'entretien, avant que les deux parties ne finalisent leurs procédures internes en vue de la signature de l'accord.

8. Dans le cadre du processus de renforcement de la confiance, plusieurs réunions ont eu lieu entre l'AESA et TCCA en vue de la préparation de matériel d'orientation dans le domaine de l'entretien et des activités connexes d'évaluation technique entre les deux agents techniques. La Communauté et le Canada avait déjà acquis de l'expérience et établi la confiance dans le système canadien par une coopération harmonieuse et efficace dans le cadre des JAA sur la base d'un arrangement de travail. Il fallait donc comprendre et évaluer dans quelle mesure les modifications envisagées par Transport Canada influeraient sur son système actuel de gestion de la sécurité et sur l'application de l'accord, plus précisément en ce qui concerne le maintien de la confiance entre les deux parties.

9. Les modifications des procédures d'audit interne et du système de supervision et de contrôle de Transport Canada étaient prévues en deux étapes:

– la première consistait en une analyse de la situation en matière de sécurité dans les entreprises soumises au contrôle réglementaire de Transport Canada, sur la base

d'une évaluation du risque et des capacités dont l'autorité a besoin afin d'être en mesure d'appliquer et de faire respecter les exigences de la réglementation sans remettre en cause les procédures de supervision en place.

– Dans une seconde phase, on apporterait des modifications le cas échéant sur la base de l'expérience et des résultats de l'évaluation du risque effectuée dans la première phase.

10. Étant donné que les changements envisagés pourraient influer sur l'entretien et la supervision des organismes de maintenance implantés au Canada assurés par les autorités canadiennes, plusieurs présentations de la nouvelle approche de TCCA en la matière (fondée sur l'évaluation du risque et les systèmes de gestion de la sécurité) ont été faites auprès de l'AESA, à Cologne, les 23 et 24 avril 2007, et à Prague le 6 juin 2007. Ces présentations mettaient en lumière les résultats positifs nets obtenus grâce aux modifications, qui permettent à l'autorité d'utiliser au mieux ses ressources en fonction des risques présentés par les entreprises relevant de sa compétence, et de cibler davantage ses interventions. Ces présentations ont été suivies de la visite, (du 17 au 22 septembre 2007) à Ottawa, d'une équipe de normalisation de l'AESA. Au cours de cette visite, outre diverses clarifications sur l'exercice de la supervision communiquées par TCCA, l'AESA a réalisé une inspection (MIST, *maintenance international standardisation*, normalisation internationale de l'entretien) afin de se faire une idée concrète de la nouvelle approche de TCCA. Dans la mesure où la périodicité des inspections dans le domaine du maintien de la navigabilité et de l'entretien est restée inchangée au cours de la première phase, la visite a confirmé les résultats positifs des modifications apportées au système canadien.

11. Cette première phase est encore en cours. Au cours de diverses réunions entre l'AESA et Transport Canada, l'agence a pu se déclarer globalement convaincue que le système mis en œuvre par TCCA assure un niveau de sécurité équivalent à celui de la Communauté. Afin de pouvoir anticiper et mieux gérer les éventuelles modulations des inspections d'organismes d'entretien qui pourraient être instaurées au cours de la seconde phase, l'AESA et TCCA utiliseront le comité mixte sectoriel en matière d'entretien établi par l'accord pour veiller à ce que la confiance dans le système de supervision de l'autre partie soit toujours présente.

## 3. BASE JURIDIQUE DE L'ACCORD

12. Selon la jurisprudence de la Cour de justice, la suppression des barrières techniques au commerce des biens relève de la politique commerciale commune ainsi que précisé à l'article 133, paragraphe 1, du traité CE et, par conséquent, de la compétence exclusive de la Communauté[1].

13. De plus, avec l'entrée en vigueur, en septembre 2002, du règlement (CE) n° 1592/2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation

[1] Avis 1/94 de l'OMC, [1994] ECR I-5267, paragraphe 33. En vertu de cette jurisprudence, des accords d'acceptation réciproque pour des produits sont généralement conclus sur la base de l'article 133 CE. Voir, par exemple, la décision 1999/78/CE du Conseil, du 22 juin 1998, établissant l'accord d'acceptation réciproque entre la Communauté européenne et les États-Unis d'Amérique, JO L 31 du 4.2.1999.

civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA), remplacé par le règlement (CE) n° 216/2008[2], la Communauté est parvenue à une harmonisation interne dans les domaines couverts par ce règlement, à savoir: la navigabilité initiale et son maintien (entretien inclus) ainsi que la compatibilité environnementale des produits aéronautiques. Ce règlement a été complété par un ensemble de mesures d'exécution (règlements n° 1702/2003 et 2042/2003 de la Commission) qui énoncent les exigences et les procédures à suivre par les demandeurs, les titulaires de certificat et les autorités de façon à veiller au respect permanent des exigences essentielles et des objectifs du règlement de base. L'accord proposé affecte cette législation communautaire au sens de la jurisprudence de l'AETR.

14. La Commission estime par conséquent que la Communauté jouit d'une compétence exclusive pour la conclusion d'un accord en vertu des articles 133, paragraphe 4, et 80, paragraphe 2, du traité CE.

## 4. STRUCTURE DE L'ACCORD

15. L'accord négocié reflète globalement la structure d'un accord «classique» dans le domaine de la sécurité de l'aviation, c'est-à-dire celle des «BASA», les accords bilatéraux existants dans le domaine de la sécurité de l'aviation entre les États membres et le Canada. À l'instar des BASA, l'accord repose sur la confiance mutuelle en ce qui concerne les systèmes et sur la comparaison des différences réglementaires. Il crée donc des obligations et des méthodes de coopération entre l'autorité exportatrice et l'autorité importatrice, de sorte que cette dernière puisse délivrer ses propres certificats pour le produit, la pièce ou l'équipement aéronautique sans avoir à renouveler tous les contrôles effectués par la première, ainsi que des procédures de règlement des différends aux fins de la modification de l'accord.

16. Les moyens d'y parvenir, c'est-à-dire de coopérer et d'accepter les résultats de certification de l'autre partie en matière de navigabilité et d'entretien (méthodes, champ d'application en termes de produits ou services et différences réglementaires, également appelées «conditions particulières» dans le jargon), sont exposés dans les annexes de l'accord.

17. Le projet d'accord diffère des BASA en vigueur entre les États membres et des pays tiers dont le Canada. Dans le cas des BASA existants, les dispositions des annexes font généralement l'objet d'arrangements distincts conclus entre les autorités aéronautiques et n'ayant pas le caractère contraignant d'un traité. Ces arrangements concernent généralement les procédures de mise en œuvre en matière d'entretien (MIP) et les procédures de mise en œuvre en matière de navigabilité (IPA). Dans la pratique, un BASA ne peut entrer en vigueur qu'après la signature des IPA et/ou MIP, car ces textes définissent les modalités de réalisation des objectifs fixés par le BASA. Dès le début des négociations, les deux parties ont convenu que les procédures spécifiques leur permettant d'accepter mutuellement les certifications

[2] Règlement (CE) n° 216/2008, du 20 février 2008, concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE, JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.

dans les deux domaines (la conception et la production, et les organismes d'entretien) figureraient dans des annexes également contraignantes pour chacune des parties et qui feraient partie intégrante de l'accord.

18. Le projet d'accord donne aux parties la possibilité d'examiner des possibilités d'amélioration du fonctionnement de l'accord et de formuler des recommandations de modifications, y compris l'ajout de nouvelles annexes, par l'intermédiaire du comité mixte. Il laisse aux parties le libre choix des modalités de la modification de l'accord et de ses annexes, selon la même procédure qui se termine par la dernière notification d'une partie à l'autre de l'accomplissement de ses procédures internes nécessaires à l'entrée en vigueur d'une modification convenue. En particulier, lorsque la modification porte sur les annexes existantes ou consiste en l'ajout de nouvelles annexes, les parties peuvent convenir de modifier l'accord par simple échange de notes diplomatiques.

19. En outre, le projet d'accord constitue un bénéfice net pour la Communauté, étant donné qu'il établira l'acceptation réciproque des résultats de certification dans tous les domaines de la navigabilité pour tous les États membres. Il convient de noter qu'actuellement, seuls 6 États membres sont signataires d'un accord bilatéral avec le Canada couvrant la certification de produits. À ce jour, Transport Canada accepte également les résultats de certification des administrations européennes, en particulier lorsqu'elles sont réalisées sous la responsabilité des JAA en vue de la délivrance de leurs propres agréments. Réciproquement, les Autorités conjointes de l'aviation ont contrôlé le système canadien et ont convenu de «contrats d'externalisation» avec l'administration canadienne détaillant les processus qu'elle doit suivre pour permettre aux JAA de recommander l'acceptation de ses résultats de certification par les autorités membres des JAA. La même approche prévaut pour les agréments des organisations de maintenance pour lesquels seulement 6 accords formels existent. Dans ce domaine également, un arrangement «d'externalisation» a été conclu entre Transport Canada et les JAA qui permet la reconnaissance, par ces autorités, des stations de réparation (organismes d'entretien) canadiennes supervisées par l'administration canadienne. Il n'existe actuellement aucun arrangement couvrant la certification environnementale des produits aéronautiques.

## 5. CONTENU DE L'ACCORD

### 5.1. Des droits et des obligations clairs pour les deux parties

20. L'accord ne propose pas d'aller au-delà de ce qui est autorisé par la législation applicable à chacune des parties. La législation applicable pour la Communauté européenne est le règlement (CE) n° 216/2008, qui a remplacé le règlement (CE) n° 1592/2002, et ses dispositions d'application, y compris les éventuelles modifications.

21. Le système communautaire est entièrement pris en compte dans le projet de texte qui prévoit expressément la dissociation des tâches concernant la certification des produits aéronautiques et de leurs éléments, d'une part, et la certification des organismes participant à la conception, la production et l'entretien de ces produits et de leurs éléments, d'autre part.

22. En ce qui concerne l'entretien, sur la base de la bonne expérience dans les relations bilatérales entre le Canada et les JAA, la partie canadienne a proposé d'aller au-delà du mandat de l'article 12, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008, qui prévoit, comme précédemment l'article 9, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1592/2002, que dans le cadre d'un accord international, des certificats peuvent être délivrés par l'AESA ou les autorités des États membres sur la base de certificats délivrés par les autorités de pays tiers. Les autorités canadiennes ont ainsi proposé de délivrer des agréments pour le compte des organismes de maintenance relevant de l'AESA implantés au Canada et effectuant des opérations d'entretien sur des aéronefs et des éléments conçus dans la CE, sans que l'agence ait à délivrer des certificats ou des agréments sur la base de ceux délivrés par Transport Canada. Cette proposition a montré la volonté de la partie canadienne d'instaurer une acceptation réciproque complète dans le domaine de l'entretien.

23. La Commission considère que les dispositions de l'article 12, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008 ne font pas obstacle à ce que la Communauté conclue un accord international en vertu duquel les certificats délivrés par l'autorité compétente du pays tiers signataire sont automatiquement valables dans la Communauté.

Sur cette base, l'accord prévoit, dans le domaine de l'entretien, les dispositions suivantes:

– Les parties conviennent, aux fins de la procédure d'entretien, que la conformité avec la législation applicable en la matière à une partie et avec les exigences spécifiées à l'appendice B1 de l'accord équivaut à la conformité avec la législation applicable à l'autre partie.

– Les parties conviennent, aux fins de la procédure d'entretien, que les pratiques et procédures de certification des autorités compétentes de chaque partie prévoient une attestation équivalente de conformité avec les exigences précitées.

– Les parties conviennent, aux fins de la procédure d'entretien, que les normes respectives des parties concernant les licences du personnel d'entretien sont considérées comme équivalentes.

**5.2. Des moyens clairs pour réaliser les objectifs du mandat**

24. Le projet de texte stipule que chaque partie accepte les démonstrations de conformité faites par l'autre partie dès lors qu'elles sont réalisées conformément aux dispositions des annexes (article 3, paragraphe 1).

25. Le projet de texte reconnaît le droit de l'autorité réglementaire de chacune des parties de délivrer des certificats attestant la conformité avec le système de l'autre partie pour le compte de cette dernière (article 3, paragraphe 1).

26. Le projet d'accord garantit que la confiance réciproque est maintenue par un mécanisme approprié: il prévoit la mise en place d'un système de coopération et de consultation permanentes supposant une coopération renforcée dans le cadre des audits et des inspections, des notifications et des consultations en temps utile sur

toutes les questions relevant de son champ d'application (article 8 concernant la coopération mutuelle, l'assistance et la transparence).

### 5.3. Des consultations régulières et un règlement rapide des différends

27. Le projet d'accord est destiné à fonctionner sans heurts au quotidien de façon à résoudre aussi vite que possible les problèmes techniques résultant de sa mise en œuvre. À cet effet, un comité mixte est créé, ainsi que des sous-comités (le comité mixte sectoriel en matière de certification et le comité mixte sectoriel en matière d'entretien), chargés de rendre compte au comité mixte et de contrôler l'application des annexes. Le comité et les sous-comités assument des fonctions de consultation et de médiation afin d'assurer le bon fonctionnement de l'accord, en servant d'instance de règlement des différends entre les parties [article 9 (comité mixte) ainsi que le point 2.2 de l'annexe 1 concernant la certification et le point 4.2 de l'annexe 2 concernant l'entretien].

28. Le comité mixte est chargé d'examiner et de recommander aux parties d'éventuelles modifications de l'accord et de ses annexes, et d'élaborer des procédures pour la coopération réglementaire et la transparence applicables à toutes les activités non menées par les sous-comités. Ainsi, les discussions dans des domaines non couverts par les deux annexes mais entrant dans le champ de la législation communautaire (exploitations des aéronefs, licences et simulateurs d'entraînement par exemple) peuvent avoir lieu de façon constructive et ouvrir alors la voie à d'éventuelles modifications futures de l'accord.

29. Des consultations peuvent être demandées à tout moment (article 15). Les parties doivent néanmoins s'efforcer de résoudre les problèmes techniques au niveau le plus bas possible avant qu'ils ne deviennent des «différends».

### 5.4. Maintenir un degré élevé de confiance mutuelle

30. Afin de maintenir un degré élevé de confiance mutuelle en ce qui concerne les systèmes de certification initiale et de maintien de la navigabilité, la Communauté et le Canada assument certaines obligations consistant:

- à notifier à l'autre partie l'identité de l'«autorité compétente»; pour la Communauté, cela prend la forme d'une notification au Canada qu'une autorité aéronautique nationale a passé avec succès un audit de l'AESA qui a conclu que cette autorité satisfait parfaitement à la législation communautaire, connaît les exigences de la législation canadienne dans les domaines concernés et est en mesure de s'acquitter des obligations liées à la certification et à l'entretien résultant des annexes (article 5, paragraphes 2 et 3);

- à contrôler, par des audits réguliers, que les autorités aéronautiques nationales qui ont été notifiées à l'autre partie en qualité d'«autorités compétentes» demeurent capables de s'acquitter de leurs obligations résultant de l'accord et de ses annexes (article 5, paragraphe 5);

- à coopérer dans le domaine de l'assurance de la qualité et permettre la participation de l'autre partie aux inspections de normalisation et aux

évaluations mutuelles de conformité (autorités et entreprises) (article 5, paragraphe 6 et article 8, paragraphe 5);

- à procéder à des échanges d'informations en matière de sécurité, et notamment d'informations relatives aux accidents, incidents et événements (article 8, paragraphe 4), en veillant au respect de la confidentialité des informations échangées (article 11);

- à s'informer mutuellement de toutes les exigences applicables et se consulter à un stade précoce en ce qui concerne les modifications d'ordre réglementaire et organisationnel (article 8).

31. C'est sur ce point qu'il existe une différence entre le présent accord et celui entre la CE et les États-Unis d'Amérique relatif à la coopération dans le domaine de la réglementation de la sécurité de l'aviation civile: le Canada n'a pas demandé de processus de renforcement de la confiance comportant des inspections (par lui-même ou conjointement) de l'AESA ou des autorités aéronautiques nationales, préalablement à la signature et à la conclusion du présent accord. Les États-Unis d'Amérique ont en revanche insisté sur deux points: a) des inspections de l'AESA et des autorités aéronautiques nationales, en vue de les inclure parmi les autorités compétentes reconnues aux fins des deux annexes sur la certification et l'entretien; b) le «suivi de projets de certification» permettant à l'US FAA de suivre plusieurs projets de certification concernant des certificats de type et des certificats de type supplémentaires menés par l'AESA, afin de se familiariser avec les procédures suivies par l'Agence, préalablement à la signature et à la conclusion de l'accord.

**5.5. Des mesures de sauvegarde fortes**

32. Le projet de texte de l'accord est conçu de façon à laisser aux parties la souplesse nécessaire pour réagir immédiatement face aux problèmes de sécurité ou pour relever le niveau de protection qu'ils jugent approprié pour garantir la sécurité (article 6). Afin de permettre aux deux parties de faire face à de telles situations sans remettre en cause la validité de l'accord, des procédures particulières sont prévues.

33. Cependant, dans le cas où les parties ne seraient pas en mesure d'apporter une solution satisfaisante dans une situation donnée, le projet de texte de l'accord prévoit, d'une part, la possibilité de suspendre l'acceptation des constatations de l'autorité compétente contestée (article 10) et, d'autre part, des moyens et des procédures à suivre pour mettre fin à l'accord en tout ou partie (article 16, paragraphe 2).

Proposition de

**DÉCISION DU CONSEIL**

**relative à la signature d'un accord entre la Communauté européenne et le Canada sur la sécurité de l'aviation civile**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2, et son article 133, paragraphe 4, en liaison avec son article 300, paragraphe 2, premier alinéa, première phrase,

vu la proposition de la Commission[3],

considérant ce qui suit:

(1) La Commission a négocié, au nom de la Communauté, un accord avec le Canada sur la sécurité de l'aviation civile, conformément à la décision du Conseil autorisant la Commission à entamer des négociations[4].

(2) L'accord négocié par la Commission doit être signé, sous réserve de sa conclusion éventuelle à une date ultérieure.

(3) Les États membres devront prendre les mesures nécessaires pour veiller à ce que les accords bilatéraux conclus avec le Canada dans le même domaine soient résiliés à la date d'entrée en vigueur de l'accord.

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

La signature de l'accord entre la Communauté européenne et le Canada sur la sécurité de l'aviation civile (ci-après dénommé «l'accord») est autorisée au nom de la Communauté, sous réserve d'une décision du Conseil concernant la conclusion de l'accord. Le texte de l'accord est annexé à la présente décision.

Le président du Conseil est autorisé à désigner la ou les personnes habilitées à signer l'accord au nom de la Communauté, sous réserve de sa conclusion.

---

3 JO C [..] du [..], p. [..].

4 SEC (2004) 213 final du 25.2.2004.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil*
*Le Président*

Proposition de

**DÉCISION DU CONSEIL**

**relative à la conclusion d'un accord entre la Communauté européenne et le Canada sur la sécurité de l'aviation civile**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2, et son article 133, paragraphe 4, en liaison avec son article 300, paragraphe 2, premier alinéa, première phrase, son article 300, paragraphe 3, premier alinéa, et son article 300, paragraphe 4,

vu la proposition de la Commission[5],

considérant ce qui suit:

(1) La Commission a négocié, au nom de la Communauté, un accord avec le Canada sur la sécurité de l'aviation civile, conformément à la décision du Conseil autorisant la Commission à entamer des négociations.

(2) L'accord a été signé au nom de la Communauté sous réserve de sa conclusion éventuelle à une date ultérieure, conformément à la décision …/…/CE du Conseil du …

(3) L'accord doit être approuvé.

(4) Il est nécessaire d'établir des règles de procédure pour la participation de la Communauté aux organes mixtes institués par l'accord ainsi que pour l'adoption de certaines décisions concernant notamment la modification de l'accord et de ses annexes, l'ajout de nouvelles annexes, la résiliation d'annexes particulières, les consultations et le règlement des litiges, et l'adoption de mesures de sauvegarde.

(5) Les États membres devront prendre les mesures nécessaires pour veiller à ce que les accords bilatéraux conclus avec le Canada dans le même domaine soient résiliés à la date d'entrée en vigueur de l'accord.

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

(1) L'accord entre la Communauté européenne et le Canada sur la sécurité de l'aviation civile est approuvé au nom de la Communauté.

---

5 JO C [..] du [..], p. [..].

(2) Le texte de l'accord est annexé à la présente décision.

(3) Le président du Conseil est autorisé par la présente à désigner la personne habilitée à établir la notification prévue à l'article 16, paragraphe 1, de l'accord.

*Article 2*

(1) La Communauté est représentée, au sein du comité mixte institué par l'article 9 de l'accord, par la Commission européenne assistée de l'Agence européenne de la sécurité aérienne et accompagnée des autorités aéronautiques en qualité de représentants des États membres.

(2) La Communauté est représentée, au sein du comité mixte de surveillance en matière de certification prévu à l'annexe A, paragraphe 2, de l'accord et au sein du comité mixte sectoriel en matière d'entretien prévu à l'annexe B, paragraphe 4, de l'accord, par l'Agence européenne de la sécurité aérienne assistée des autorités aéronautiques directement concernées par l'ordre du jour de chaque réunion.

*Article 3*

(1) La Commission, après consultation du comité spécial institué par le Conseil, détermine la position à prendre par la Communauté au sein du comité mixte en ce qui concerne:

– l'adoption ou la modification des règles de procédures internes du comité mixte prévues à l'article 9, paragraphe 3, de l'accord.

(2) La Commission, après consultation du comité spécial visé au paragraphe 1, peut prendre les mesures suivantes:

– adopter des mesures de sauvegarde conformément à l'article 6 de l'accord;

– demander des consultations conformément à l'article 15 de l'accord;

– suspendre l'acceptation des constatations et annuler cette suspension en vertu de l'article 10 de l'accord.

(3) Le Conseil prend des décisions à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission dans les matières suivantes:

– l'adoption d'annexes supplémentaires, conformément à l'article 16, paragraphe 5, de l'accord;

– toute autre modification de l'accord ne relevant pas du champ d'application du paragraphe 1;

– la résiliation des annexes, conformément à l'article 16, paragraphe 3, de l'accord;

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil*
*Le Président*

**ANNEXE**

**ACCORD**

**SUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE**
**ENTRE**
**LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE ET LE CANADA**

La COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE et le CANADA, ci-après dénommés collectivement "les parties",

CONSIDÉRANT que chaque partie a déterminé, par une longue pratique d'échanges techniques et d'arrangements bilatéraux entre des membres de la Communauté européenne (CE) et le Canada, que les normes et les systèmes de l'autre partie pour la certification en matière de navigabilité et d'environnement ou l'acceptation des produits aéronautiques civils sont suffisamment équivalents aux siens pour permettre de conclure un accord;

RECONNAISSANT la tendance croissante à l'internationalisation dans la conception, la production et l'échange de produits aéronautiques civils;

DÉSIREUX de promouvoir la sécurité de l'aviation civile, la qualité environnementale et la compatibilité, et de faciliter l'échange de produits aéronautiques civils;

DÉSIREUX de renforcer la coopération et d'accroître l'efficacité dans les domaines liés à la sécurité de l'aviation civile;

CONSIDÉRANT que leur coopération peut contribuer à encourager une harmonisation internationale accrue des normes et des processus;

CONSIDÉRANT la possibilité de réduire la charge économique imposée à l'industrie aéronautique et aux transporteurs aériens par la redondance des inspections, évaluations et essais techniques;

RECONNAISSANT le bénéfice mutuel des procédures améliorées pour l'acceptation réciproque des autorisations et des essais en ce qui concerne la navigabilité, la protection de l'environnement, les installations d'entretien des aéronefs et le contrôle périodique de la navigabilité;

CONSCIENTS que cette acceptation réciproque doit donner à chaque partie une assurance de conformité avec les règlements ou les normes techniques applicables équivalente à celle offerte par ses propres procédures;

CONSCIENTS qu'une telle acceptation réciproque suppose également la confiance de chaque partie dans la fiabilité permanente des évaluations de la conformité de l'autre partie;

RECONNAISSANT les engagements respectifs des parties aux termes d'accords bilatéraux, régionaux et multilatéraux ayant trait à la sécurité de l'aviation civile et à la compatibilité environnementale,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

*Article premier*

**Objectifs**

Les objectifs du présent accord sont:

(a) d'établir, en cohérence avec la législation en vigueur dans chaque partie, des principes et des arrangements propres à permettre l'acceptation réciproque des agréments délivrés par les autorités compétentes dans les domaines couverts par le présent accord, tels que spécifiés à l'article 4;

(b) de permettre aux parties de s'adapter à la tendance croissante à l'internationalisation dans la conception, la fabrication, l'entretien et l'échange de produits aéronautiques civils, compte tenu des intérêts communs des parties dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile et de la qualité environnementale;

(c) de promouvoir la coopération afin que les objectifs de sécurité et de qualité environnementale soient toujours atteints;

(d) de promouvoir et de faciliter l'échange régulier de produits et de services aéronautiques civils.

*Article 2*

**Définitions**

Aux fins du présent accord, on entend par:

(a) «agrément de navigabilité»: la constatation que la conception ou la modification de la conception d'un produit aéronautique civil répond aux normes établies par la législation applicable dans l'une ou l'autre partie, ou qu'un produit aéronautique est conforme à une conception qui a été jugée satisfaire à ces normes et se trouve en état d'être utilisé en sécurité;

(b) «produit aéronautique civil»: tout aéronef, moteur d'aéronef à usage civil et toute hélice ou sous-ensemble, appareil, pièce ou élément qui s'y trouve installé ou est destiné à y être installé;

(c) «autorité compétente»: une agence ou une entité de l'État désignée comme telle par une partie aux fins du présent accord, qui exerce un droit légal d'évaluer la conformité de produits ou de services aéronautiques relevant de la juridiction d'une partie, d'en assurer le suivi et d'en contrôler l'utilisation ou la vente, et qui peut engager des actions visant à garantir que ces produits ou services commercialisés sur le territoire de cette partie sont conformes aux exigences légales applicables;

(d) «exigences opérationnelles liées à la conception»: les exigences opérationnelles ou environnementales touchant aux éléments de conception du produit ou aux données de conception relatives au fonctionnement ou à l'entretien du produit qui permettent un type particulier d'opération;

(e) «agrément environnemental»: la constatation qu'un produit aéronautique civil répond aux normes établies par la législation applicable dans l'une ou l'autre partie en ce qui concerne le bruit et/ou les émissions de gaz d'échappement;

(f) «entretien»: l'exécution d'inspection, révision, réparation, préservation ou remplacement de pièces, équipements, appareillages ou éléments, à l'exception de la visite pré-vol, d'un produit aéronautique civil de manière à garantir le maintien de la navigabilité du produit, y compris la réalisation de modifications, à l'exclusion de la conception des réparations et modifications.

(g) «surveillance»: la surveillance périodique effectuée par une autorité compétente afin de déterminer si les normes appropriées applicables sont toujours respectées;

(h) «agent technique»: pour le Canada, l'organisme canadien responsable de l'aviation civile et, pour la Communauté européenne, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA).

*Article 3*

**Obligations générales**

1. Chaque partie, comme spécifié dans les annexes du présent accord, qui en font partie intégrante, accepte ou reconnaît les résultats des procédures établies, utilisées afin d'évaluer la conformité avec les mesures législatives, réglementaires et administratives spécifiées de chaque partie, obtenus par les autorités compétentes de l'autre partie, étant entendu que les procédures d'évaluation de la conformité utilisées garantissent, à la satisfaction de la partie importatrice, le respect de ses dispositions législatives, réglementaires et administratives, de la même manière que ses propres procédures.

2. Le paragraphe 1 du présent article s'applique seulement une fois achevés les arrangements transitoires qui peuvent être inscrits dans les annexes du présent accord.

3. Le présent accord ne doit pas être interprété comme impliquant l'acceptation mutuelle des normes ou des réglementations techniques des parties et, sauf dispositions contraires spécifiées dans le présent accord, il n'implique pas l'acceptation réciproque de l'équivalence des normes ou des réglementations techniques.

4. Aucune disposition du présent accord ne doit être interprétée comme limitant le droit des parties de déterminer, par leurs mesures législatives, réglementaires et administratives, le niveau de protection qu'elles jugent approprié pour des raisons de sécurité, pour l'environnement ou pour d'autres motifs liés aux risques entrant dans le champ de l'annexe applicable du présent accord.

5. Les constatations faites par les personnes déléguées ou les organismes agréés, autorisés par la législation applicable de l'une ou l'autre partie à faire les mêmes constatations en qualité d'autorité compétente, ont la même validité que celles faites par une autorité compétente elle-même aux fins du présent accord. Une entité d'une partie responsable de la mise en œuvre du présent accord, tel que défini à l'article 7, peut à l'occasion, et sur notification préalable de son homologue chez l'autre partie, interagir directement avec une personne déléguée ou un organisme agréé de cette autre partie.

*Article 4*

**Champ d'application général**

1. Le présent accord s'applique:

   (a) aux agréments de navigabilité et à la surveillance des produits aéronautiques civils;

   (b) au maintien de la navigabilité des aéronefs en service;

   (c) aux agréments et à la surveillance des installations de production et de fabrication;

   (d) aux agréments et à la surveillance des installations d'entretien;

   (e) aux agréments environnementaux et aux essais environnementaux de produits aéronautiques civils;

   (f) aux activités de coopération y afférentes.

2. Lorsque la compétence de la Communauté européenne est exercée en relation avec des opérations aériennes, à l'octroi de licences pour des équipages aériens et à l'agrément de simulateurs d'entraînement, les parties peuvent convenir d'ajouter de nouvelles annexes, y compris des arrangements transitoires, spécifiques à chaque domaine, conformément aux procédures indiquées à l'article 16.

*Article 5*

**Autorités compétentes**

1. Lorsqu'une entité est éligible selon la législation d'une partie, elle est reconnue en qualité d'autorité compétente par l'autre partie, à l'issue d'un audit effectué par la partie dont elle dépend afin de s'assurer:

   (a) qu'elle est pleinement conforme à la législation de cette partie;

   (b) qu'elle connaît les exigences de l'autre partie en ce qui concerne le type et l'étendu de la certification qu'elle a demandée;

   (c) qu'elle est capable de s'acquitter des obligations inscrites dans les annexes.

2. Une partie notifie à l'autre partie l'identité d'une autorité compétente lorsque l'audit a donné des résultats satisfaisants. L'autre partie peut contester la compétence technique ou la conformité de cette autorité compétente, conformément au paragraphe 6 du présent article.

3. Les entités figurant aux appendices 1 et 2 sont réputées satisfaire aux dispositions du paragraphe 1 du présent article pour la mise en œuvre, respectivement, de l'annexe A et de l'annexe B au moment de l'entrée en vigueur du présent accord.

4. Les parties veillent à ce que les autorités compétentes soient en mesure, et le demeurent, d'évaluer dûment la conformité des produits et des organismes, lorsque cela est requis et comme prévu dans les annexes du présent accord. À cet égard, les parties veillent à ce que leurs autorités compétentes soient régulièrement soumises à un audit ou une évaluation.

5. Les parties se consultent au besoin pour assurer le maintien de la confiance dans les procédures d'évaluation de la conformité. Cette consultation peut comporter la participation d'une partie aux audits périodiques relevant des activités d'évaluation de la conformité ou à d'autres évaluations des autorités compétentes de l'autre partie.

6. Si une partie conteste la compétence technique ou la conformité d'une autorité compétente, cette partie notifie par écrit à l'autre partie sa contestation de la compétence technique ou de la conformité de l'autorité compétente concernée et son intention de suspendre l'acceptation des constatations de cette autorité compétente. Cette contestation est menée de façon objective et raisonnée.

7. Toute contestation notifiée conformément au paragraphe 6 du présent article est examinée par le comité mixte établi en application de l'article 9, qui peut décider de suspendre l'acceptation des constatations de cette autorité compétente, ou qu'une vérification de sa compétence technique est requise. Cette vérification est normalement effectuée en temps utile par la partie dont relève l'autorité compétente en cause, mais elle peut être effectuée conjointement par les parties si celles-ci le décident.

8. Si le comité mixte n'a pas été en mesure de résoudre une contestation notifiée conformément au paragraphe 6 du présent article dans les 30 jours après sa notification, la partie contestante peut suspendre l'acceptation des constatations de l'autorité compétente en cause mais doit accepter les constatations faites par cette autorité compétente avant la notification. Cette suspension peut être maintenue jusqu'à ce que le comité mixte ait résolu la question.

*Article 6*

**Mesures de sauvegarde**

1. Aucune des dispositions du présent accord ne doit être interprétée comme limitant l'autorité d'une partie pour prendre immédiatement toutes les mesures appropriées lorsqu'il existe un risque raisonnable qu'un produit ou un service:

   (a) compromette la santé ou la sécurité des personnes;

   (b) ne respecte pas les dispositions législatives, réglementaires ou administratives applicables de cette partie qui entrent dans le champ du présent accord; ou

   (c) ne satisfasse pas à une prescription entrant dans le champ de l'annexe applicable du présent accord.

2. Lorsqu'une partie prend des mesures en application du paragraphe 1 du présent article, elle en informe l'autre partie dans les 15 jours ouvrables avant la prise d'effet de ces mesures, en les motivant.

*Article 7*

**Communications**

1. Les parties conviennent que les communications entre elles-mêmes aux fins de la mise en œuvre du présent accord sont assurées:

(a) concernant les questions techniques, par les agents techniques;

(b) concernant toutes les autres questions:

– pour le Canada: par le ministère des transports;

– pour la Communauté européenne: par la Commission européenne et les autorités compétentes des États membres, le cas échéant.

2. Lors de la signature du présent accord, les parties se communiqueront les points de contact correspondants.

*Article 8*

**Coopération, assistance et transparence mutuelles**

1. Chaque partie veille à ce que l'autre partie soit tenue informée de toutes ses dispositions législatives et réglementaires, normes et exigences pertinentes ainsi que de son système de certification.

2. Les parties se notifient leurs propositions de révisions importantes de leurs dispositions législatives et réglementaires, normes et exigences pertinentes ainsi que de leurs systèmes de certification, pour autant que ces révisions puissent avoir une incidence sur le présent accord. Dans toute la mesure du possible, ils se donnent mutuellement la possibilité de formuler des observations concernant ces révisions, et prennent dûment en considération ces observations.

3. Les parties définissent, le cas échéant, des procédures de coopération réglementaire et de transparence pour toutes les activités qu'ils mènent dans le champ d'application du présent accord.

4. Les parties conviennent, sous réserve de leur législation applicable, de se communiquer sur demande et en temps utile les informations relatives aux accidents, incidents ou événements en relation avec les matières couvertes par le présent accord.

5. Aux fins des enquêtes relatives à des problèmes de sécurité et de la résolution de ces problèmes dans le cadre de la coopération mutuelle, les parties s'autorisent réciproquement à participer aux inspections et aux audits de l'autre, sur la base d'échantillons, ou à mener, le cas échéant, des inspections et des audits conjoints.

*Article 9*

**Comité mixte**

1. Il est institué un comité mixte composé de représentants de chaque partie. Le comité mixte est chargé de veiller au bon fonctionnement du présent accord et se réunit à intervalles réguliers pour évaluer l'efficacité de sa mise en œuvre.

2. Le comité mixte peut examiner toutes les questions liées au fonctionnement et à la mise en œuvre du présent accord. En particulier, il est chargé:

(a) d'examiner les contestations et de prendre à leur égard les mesures appropriées, comme spécifié à l'article 5;

(b) de résoudre toute question liée à l'application et à la mise en œuvre du présent accord, notamment celles non résolues au sein du comité mixte sectoriel établi en vertu de l'annexe correspondante;

(c) d'étudier les possibilités d'améliorer le fonctionnement du présent accord et de formuler le cas échéant, à l'intention des parties, des recommandations en vue de la modification du présent accord;

(d) d'envisager des modifications particulières des annexes;

(e) de coordonner, le cas échéant, l'élaboration de nouvelles annexes;

(f) d'adopter, le cas échéant, des procédures de travail pour la coopération réglementaire et la transparence applicables à toutes les activités visées à l'article 4, lorsque de telles procédures ne sont pas définies par les comités mixtes sectoriels.

3. Le comité mixte adopte son règlement intérieur dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur du présent accord.

*Article 10*

**Suspension des obligations d'acceptation réciproque**

1. Une partie peut suspendre, entièrement ou partiellement, ses obligations aux termes d'une annexe du présent accord, lorsque:

(a) l'autre partie ne remplit pas ses obligations aux termes de ladite annexe; ou

(b) une ou plusieurs de ses propres autorités compétentes ne peut appliquer les exigences nouvelles ou supplémentaires adoptées par l'autre partie dans le domaine couvert par ladite annexe; ou

(c) l'autre partie manque à son obligation de maintenir les mesures et moyens légaux et réglementaires nécessaires pour mettre en œuvre les dispositions du présent accord.

2. Avant de suspendre ses obligations, une partie doit déposer une demande de consultations conformément à l'article 15. Dans le cas où ces consultations ne permettent pas de régler un différend portant sur une des annexes, l'une ou l'autre des parties peut notifier à l'autre partie son intention de suspendre l'acceptation des constatations de conformité et des agréments au titre de l'annexe sur laquelle porte le différend. Cette notification se fait par écrit et expose les raisons justifiant la suspension.

3. La suspension prend effet 30 jours après la date de la notification sauf si, avant le terme de ce délai, la partie à l'origine de la suspension informe l'autre partie par écrit qu'elle retire sa notification. La suspension n'affecte pas la validité des constatations de conformité, certificats et agréments réalisés par l'agent technique ou l'autorité compétente de la partie en question avant la date d'effet de la suspension. Toute suspension devenue effective peut être annulée avec effet immédiat par un échange de correspondance écrite entre les parties.

*Article 11*

**Confidentialité**

1. Chaque partie convient de préserver, conformément à sa législation, la confidentialité des informations reçues de l'autre partie dans le cadre du présent accord.

2. En particulier, sous réserve de leur législation respective, les parties s'abstiennent et interdisent aux autorités compétentes de divulguer les informations reçues dans le cadre du présent accord qui constituent des secrets d'affaires, des données commerciales ou financières confidentielles ou des renseignements relatifs à une enquête en cours. À cet effet, les informations de ce type sont à considérer comme confidentielles et doivent être identifiées comme telles.

3. Une partie ou une autorité compétente peut, lorsqu'elle communique des informations à l'autre partie ou une autorité compétente de l'autre partie, désigner les éléments d'informations qu'elle ne souhaite pas voir divulguer.

4. Les parties prennent toutes les précautions raisonnables nécessaires pour empêcher la divulgation non autorisée des informations reçues dans le cadre du présent accord.

*Article 12*

**Récupération des coûts**

1. Aucune des parties n'impose de frais ou de redevances aux personnes physiques ou morales dont les activités sont régies par le présent accord pour les services d'évaluation de la conformité prévus par le présent accord et fournis par l'autre partie.

2. Les parties veillent à ce que les éventuels frais ou redevances imposés par leurs agents techniques aux personnes physiques ou morales dont les activités sont régies par le présent accord soient justes, raisonnables et proportionnées aux services de certification et de surveillance fournis, et ne créent pas d'entrave au commerce.

3. Les agents techniques des parties ont le droit de récupérer, au moyen de frais et redevances qu'ils imposent aux personnes physiques ou morales dont les activités sont régies par le présent accord, les coûts liés à la mise en œuvre de l'annexe applicable ainsi qu'aux audits et inspections effectués en application de l'article 5, paragraphe 5 et de l'article 8, paragraphe 5.

*Article 13*

**Autres accords**

1. Sauf indication contraire dans les annexes, les obligations prévues par les accords conclus par l'une ou l'autre partie avec un pays tiers non partie au présent accord ne sont nullement applicables à l'autre partie pour ce qui est de l'acceptation du résultat des procédures d'évaluation de la conformité qui sont effectuées dans ce pays tiers.

2. À son entrée en vigueur, le présent accord remplace les accords bilatéraux relatifs à la sécurité de l'aviation conclus entre le Canada et les États membres de l'Union européenne en toute matière régie par le présent accord.

3. Le présent accord n'affecte pas les droits et les obligations des parties dans le cadre de tout autre accord international.

*Article 14*

**Application territoriale**

Sauf indication contraire dans ses annexes, le présent accord s'applique, d'une part, aux territoires où le traité instituant la Communauté européenne s'applique, et dans les conditions prévues par ledit traité, et, d'autre part, au territoire du Canada.

*Article 15*

**Consultations et règlement des différends**

1. L'une ou l'autre des parties peut déposer une demande de consultations avec l'autre Partie sur toute question liée au présent accord. L'autre partie y répond rapidement, les consultations devant être engagées à une date convenue d'un commun accord entre les parties dans un délai de 45 jours.

2. Les parties mettent tout en œuvre pour régler, au niveau technique le moins élevé possible, les différends qui pourraient les opposer en ce qui concerne leur coopération au titre du présent accord, en engageant des consultations conformément aux dispositions énoncées dans les annexes du présent accord.

3. Dans le cas d'un différend non réglé comme prévu au paragraphe 2 du présent article, l'un ou l'autre agent technique peut soumettre le différend au comité mixte, qui engage une consultation sur la question.

*Article 16*

**Entrée en vigueur, résiliation et modification**

1. Le présent accord entre en vigueur à la date de la dernière note de l'échange de notes diplomatiques par lequel les parties se notifient mutuellement l'achèvement de leurs procédures internes nécessaires à cet effet. Le présent accord reste en vigueur jusqu'à sa résiliation par l'une des parties.

2. Une partie peut résilier le présent accord à tout moment par notification écrite à l'autre partie, avec six mois de préavis, sauf si cet avis de résiliation est retiré d'un commun accord entre les parties avant la date d'expiration du préavis.

3. Lorsqu'une partie souhaite modifier l'accord en supprimant une ou plusieurs annexes et en conservant les autres, les parties s'efforcent de modifier le présent accord par consensus, conformément aux procédures prévues par le présent article. En l'absence de consensus,

l'accord expire à l'issue d'un délai de six mois à compter de la date de l'avis, sauf accord contraire entre les parties.

4. Les parties peuvent modifier le présent accord par consentement mutuel écrit. Une modification du présent accord entre en vigueur à la date de la dernière notification écrite d'une partie à l'autre partie l'informant de l'accomplissement des procédures internes nécessaires à l'entrée en vigueur.

5. Nonobstant les dispositions du paragraphe 4 du présent article, les parties peuvent convenir de modifier les annexes existantes ou d'en ajouter de nouvelles au moyen d'un échange de notes diplomatiques. Ces modifications entrent en vigueur selon les modalités convenues par l'échange de notes diplomatiques.

6. Après la résiliation du présent accord, chaque partie maintient la validité des agréments de navigabilité, des agréments environnementaux ou des certificats délivrés au titre du présent accord avant sa résiliation, sous réserve du maintien de leur conformité avec la législation et la réglementation de cette partie.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment mandatés à cet effet, ont signé le présent accord. FAIT, en double exemplaire à XX, le JJ MM 2008, en langues allemande, anglaise, bulgare, danoise, espagnole, estonienne, finnoise, française, grecque, hongroise, italienne, lettone, lituanienne, maltaise, néerlandaise, polonaise, portugaise, roumaine, slovaque, slovène, suédoise et tchèque, chacun de ces textes faisant également foi.

POUR LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE/ POUR LE CANADA:

_____ / _____

# ANNEXE A

## Procédure de certification des produits aéronautiques civils

**1. CHAMP D'APPLICATION**

**1.1. Cette procédure (ci-après appelée «la procédure») s'applique à:**

*1.1.1. l'acceptation réciproque des démonstrations de conformité avec les exigences opérationnelles en matière de conception et d'environnement concernant les produits aéronautiques civils, de la part de l'agent technique de la partie agissant en tant que représentant autorisé de l'État de conception;*

*1.1.2. l'acceptation réciproque des démonstrations de conformité des produits aéronautiques civils neufs ou usagés avec les exigences de navigabilité et d'environnement applicables à l'importation par l'une ou l'autre partie; l'acceptation réciproque des agréments des modifications de conception et des conceptions de réparation de produits aéronautiques civils délivrés sous l'autorité de l'une des parties;*

*1.1.3. la coopération et l'assistance concernant le maintien de la navigabilité des aéronefs en service.*

**1.2. Aux fins de cette procédure, les définitions suivantes sont utilisées:**

(a) «Certificat d'autorisation de mise en service», une déclaration d'une personne ou d'un organisme relevant de la juridiction de la partie exportatrice, selon laquelle un produit aéronautique civil autre qu'un aéronef complet, est soit un produit neuf, soit un produit remis en service après avoir subi un entretien;

(b) «Certificat de navigabilité pour l'exportation», une déclaration d'exportation faite par une personne ou un organisme placé sous la juridiction de la partie exportatrice, selon laquelle un aéronef complet, relevant également de la juridiction de la partie exportatrice, est conforme aux exigences de navigabilité et environnementales notifiées par la partie importatrice;

(c) «Partie exportatrice», la partie à partir de laquelle un produit aéronautique civil est exporté;

(d) «Partie importatrice», la partie à partir de laquelle un produit aéronautique civil est importé;

## 2. COMITÉ MIXTE SECTORIEL EN MATIÈRE DE CERTIFICATION

### 2.1. Composition

*2.1.1. Un comité mixte sectoriel en matière de certification est institué. Ce comité comprend des représentants de chacune des parties responsables, pour les aspects de gestion:*

2.1.1.1. de la certification des produits aéronautiques civils;

2.1.1.2. de la production, lorsqu'il s'agit de personnes différentes de celles visées au point 2.1.1.1;

2.1.1.3. des règles et normes de certification, et

2.1.1.4. des inspections de normalisation ou de systèmes de contrôle qualité internes.

*2.1.2. Toute autre personne à même de faciliter l'exécution du mandat du comité mixte sectoriel en matière de certification peut, d'un commun accord entre les parties, être conviée à participer à ce comité.*

*2.1.3. Le comité mixte sectoriel en matière de certification établit son règlement intérieur.*

### 2.2. Mandat

*2.2.1. Le comité mixte sectoriel en matière de certification se réunit au moins une fois par an pour vérifier le bon fonctionnement et la mise en œuvre correcte de la procédure en question et doit, entre autres:*

(a) décider, si besoin est, des méthodes de travail qu'il convient d'appliquer pour faciliter la procédure de certification;

(b) décider, si besoin est, des spécifications techniques à appliquer aux fins du point 3.3.7 de la présente annexe;

(c) étudier les modifications des réglementations dans chacune des parties pour s'assurer que les exigences de certification sont à jour;

(d) le cas échéant, élaborer des propositions à l'intention du comité mixte concernant des modifications relatives à la présente annexe, autres que celles visées au point 2.2.1(b);

(e) s'assurer que les parties ont une compréhension commune de la procédure établie par la présente annexe;

(f) vérifier que les parties appliquent la procédure de manière uniforme;

(g) résoudre toute divergence sur des questions techniques découlant de l'interprétation ou de la mise en œuvre de la procédure, notamment des divergences liées aux fondements de la certification ou à l'application de conditions particulières, dispenses et dérogations;

(h) le cas échéant, organiser la participation réciproque de l'une des parties au système interne de normalisation ou de contrôle qualité de l'autre partie;

(i) indiquer, si besoin est, les points de contact responsables de la certification de chaque produit aéronautique civil importé ou exporté à partir de l'une des parties ou vers l'une des parties; et

(j) mettre au point des moyens efficaces de coopération, d'assistance et d'échange d'informations concernant les normes environnementales et de sécurité, ainsi que les systèmes de certification, afin de réduire autant que possible les divergences entre les parties.

*2.2.2. Dans le cas où le comité mixte sectoriel en matière de certification ne serait pas en mesure de résoudre les divergences conformément au point 2.2.1(g), il fait part du problème au comité mixte et veille à la mise en œuvre de la décision prise par ce comité.*

## 3. AGRÉMENTS DE CONCEPTION

### 3.1. Dispositions générales

*3.1.1. Cette procédure couvre les agréments de conception et les modifications y relatives concernant: les certificats de type, les certificats de type supplémentaires, les réparations, les pièces et les équipements.*

*3.1.2. Aux fins de la mise en œuvre de cette procédure, les parties conviennent que la démonstration de la capacité d'un organisme de conception à assumer ses responsabilités est suffisamment contrôlée par l'une des parties pour constater toute divergence concernant les exigences particulières de l'autre partie.*

*3.1.3. Une demande d'agrément de conception doit être soumise à la partie importatrice par le truchement de la partie exportatrice, si besoin est.*

*3.1.4. Il incombe aux agents techniques de mettre en œuvre les dispositions de la présente section 3 relative aux agréments de conception.*

### 3.2. Base de la certification

*3.2.1. Aux fins de la délivrance d'un certificat de type, la partie importatrice doit se conformer aux normes applicables pour un produit similaire en sa possession, qui étaient en vigueur lorsque la demande pour le premier certificat de type a été faite à la partie exportatrice.*

*3.2.2. Sous réserve du paragraphe 3.2.5 et aux fins de l'agrément d'une modification de conception ou d'une conception de réparation, la partie importatrice doit indiquer expressément un changement de la base de la certification établie en vertu du point 3.2.1 lorsqu'elle considère qu'un tel changement est utile pour la modification de la conception ou la conception de réparation.*

*3.2.3. Sous réserve du point 3.2.5, la partie importatrice précise toute condition particulière appliquée ou qu'il est prévu d'appliquer concernant des caractéristiques nouvelles ou inhabituelles d'une conception de produit ne relevant pas des normes environnementales et de navigabilité en vigueur.*

*3.2.4. Sous réserve du point 3.2.5, la partie importatrice doit préciser toute dérogation aux normes applicables.*

*3.2.5. Lorsqu'elle précise les conditions spéciales, dispenses, dérogations ou modifications à la base de la certification, la partie importatrice doit tenir dûment compte de celles appliquées par la partie exportatrice et ne pas exiger davantage pour les produits de la partie exportatrice qu'elle ne le ferait pour ses propres produits. La partie importatrice doit informer la partie exportatrice de toute condition particulière, dispense, dérogation ou modification concernant la base de la certification.*

### 3.3. Procédure de certification

*3.3.1. La partie exportatrice doit communiquer à la partie importatrice toutes les informations nécessaires à cette dernière pour bien connaître chaque produit aéronautique civil de la partie exportatrice, ainsi que sa certification.*

*3.3.2. Pour chaque agrément de conception, les parties doivent établir un programme de certification, sur la base des méthodes de travail définies par le comité mixte sectoriel en matière de certification, le cas échéant.*

*3.3.3. La partie importatrice doit délivrer son certificat de type ou son certificat de type supplémentaire pour un aéronef, un moteur ou une hélice lorsque:*

(a) la partie exportatrice a délivré son propre certificat;

(b) la partie exportatrice certifie à la partie importatrice que la conception de type d'un produit est conforme à la base de la certification définie au paragraphe 3.2. et

(c) tous les problèmes soulevés pendant la procédure de certification ont été résolus.

*3.3.4. Les modifications apportées à une conception de type pour un produit aéronautique civil pour lequel la partie importatrice a délivré un certificat de type doivent être approuvées selon la procédure suivante:*

3.3.4.1. la partie exportatrice doit classer les modifications de conception en deux catégories conformément aux méthodes de travail définies par le comité mixte sectoriel en matière de certification.

3.3.4.2. En ce qui concerne la catégorie de modifications de conception nécessitant l'intervention de la partie importatrice, celle-ci doit approuver les modifications de conception après réception d'une déclaration écrite de la partie exportatrice selon laquelle les modifications de conception sont conformes à la base de la certification définie au paragraphe 3.2. Pour satisfaire aux obligations énoncées dans le présent alinéa, la partie exportatrice peut fournir des déclarations différentes pour chaque modification de conception ou des déclarations groupées pour des listes de modifications de conception approuvées.

3.3.4.3. Pour toutes les autres modifications de conception, l'agrément de la partie exportatrice constitue un agrément valable de la partie importatrice sans que des mesures supplémentaires soient requises.

*3.3.5. Les modifications apportées à la conception d'un produit aéronautique civil pour lequel la partie importatrice a délivré un certificat de type supplémentaire doivent être approuvées selon la procédure suivante:*

3.3.5.1. la partie exportatrice doit classer les modifications de conception en deux catégories conformément aux méthodes de travail définies par le comité mixte sectoriel en matière de certification.

3.3.5.2. En ce qui concerne la catégorie de modifications de conception nécessitant l'intervention de la partie importatrice, celle-ci doit approuver les modifications de conception après réception d'une déclaration écrite de la partie exportatrice selon laquelle les modifications de conception sont conformes à la base de la certification définie au paragraphe 3.2. Pour satisfaire aux obligations qui lui incombent en vertu du présent alinéa, la partie exportatrice

peut fournir des déclarations distinctes pour chaque modification de conception ou bien des déclarations groupées pour des listes de modifications de conception approuvées.

3.3.5.3. Pour toutes les autres modifications de conception, l'agrément de la partie exportatrice constitue un agrément valable de la partie importatrice sans que des mesures supplémentaires soient requises.

*3.3.6. Les conceptions de réparation d'un produit aéronautique civil pour lequel la partie importatrice a délivré un certificat de type doivent être approuvées selon la procédure suivante:*

3.3.6.1. la partie exportatrice doit classer les conceptions de réparation en deux catégories conformément aux méthodes de travail définies par le comité mixte sectoriel en matière de certification.

3.3.6.2. En ce qui concerne la catégorie de conceptions de réparation nécessitant l'intervention de la partie importatrice, celle-ci doit approuver les conceptions après réception d'une déclaration écrite de la partie exportatrice selon laquelle les conceptions de réparation sont conformes à la base de la certification définie au paragraphe 3.2. Afin de respecter les obligations qui lui incombent en vertu du présent alinéa, la partie exportatrice peut fournir des déclarations distinctes pour chaque conception de réparation majeure ou bien des déclarations groupées pour des listes de conceptions de réparations approuvées.

3.3.6.3. Pour toutes les autres conceptions de réparation, l'agrément de la partie exportatrice constitue un agrément valable de la partie importatrice sans que des mesures supplémentaires soient requises.

*3.3.7. En ce qui concerne les pièces et équipements agréés sur le fondement des spécifications techniques déterminées par le comité mixte sectoriel en matière de certification conformément au paragraphe 2.2 de la procédure en objet, l'agrément des pièces et équipements délivré par la partie exportatrice doit être reconnu par la partie importatrice comme l'équivalent de ses propres agréments délivrés conformément à ses règles législatives et de procédure.*

**3.4. Exigences opérationnelles liées à la conception**

*3.4.1. À la demande de la partie exportatrice, la partie importatrice doit communiquer à la partie exportatrice les exigences opérationnelles liées à la conception en vigueur sur son territoire.*

*3.4.2. La partie importatrice détermine en collaboration avec la partie exportatrice, soit au cas par cas, soit en établissant une liste d'exigences opérationnelles spécifiques liées à la conception pour certaines catégories de produits et/ou d'opérations, les exigences opérationnelles liées à la conception pour lesquelles elle accepte la certification écrite et la déclaration de conformité de la partie exportatrice.*

**3.5. Maintien de la navigabilité**

*3.5.1. Les deux parties doivent analyser ensemble les facteurs liés à la navigabilité d'accidents et d'incidents dans lesquels interviennent des produits aéronautiques civils auxquels s'appliquent le présent accord et qui suscitent des interrogations quant à la navigabilité desdits produits.*

*3.5.2. La partie exportatrice doit, en ce qui concerne les produits aéronautiques civils conçus ou fabriqués sur le territoire relevant de sa juridiction, déterminer toute mesure nécessaire pour remédier à toute condition de la conception de type compromettant la sécurité susceptible d'être découverte après la mise en service d'un produit aéronautique civil, notamment toute mesure concernant des composants conçus et/ou fabriqués par un fournisseur travaillant sous contrat pour un contractant principal sur le territoire relevant de la juridiction de la partie exportatrice.*

*3.5.3. La partie exportatrice doit, en ce qui concerne les produits aéronautiques civils conçus ou fabriqués sur son territoire, aider la partie importatrice à arrêter toute mesure jugée nécessaire au maintien de la navigabilité des produits par la partie importatrice.*

*3.5.4. Chaque partie tient l'autre informée de toutes les consignes obligatoires de navigabilité ou de toute autre mesure qu'elle juge nécessaire au maintien de la navigabilité de produits aéronautiques civils conçus ou fabriqués dans une installation relevant de la juridiction de l'une ou l'autre partie et couverts par le présent accord.*

## 4. AGRÉMENT DE PRODUCTION

**4.1. Aux fins de la mise en œuvre de cette procédure d'agrément, les parties conviennent que la démonstration de l'aptitude d'un organisme de production à assumer les tâches d'assurance et de contrôle de la qualité de la production de produits aéronautiques civils est suffisamment contrôlée, grâce à la surveillance de cet organisme par l'autorité compétente de l'une des parties, pour tenir compte des divergences concernant des exigences particulières de l'autre partie.**

**4.2. Lorsqu'un agrément de production soumis au contrôle réglementaire de l'une des parties couvre les sites et installations de fabrication situés sur le territoire de l'autre partie ou d'un pays tiers, la première partie demeure responsable de la surveillance et du contrôle de ces sites et installations de fabrication.**

**4.3. Les parties peuvent demander l'assistance de l'autorité de l'aviation civile d'un pays tiers pour l'exécution de leurs fonctions de surveillance et de contrôle réglementaires, lorsqu'un agrément a été accordé par l'une des parties, ou prorogé par un accord formel passé avec ce pays tiers.**

**4.4. Les organismes responsables de la mise en œuvre de la présente section 4 relative aux agréments de production sont les autorités compétentes visées à l'article 5 de l'accord.**

## 5. AGRÉMENTS DE NAVIGABILITÉ POUR L'EXPORTATION

### 5.1. Généralités

*5.1.1. La partie exportatrice délivre des agréments de navigabilité pour l'exportation pour les produits aéronautiques civils exportés vers le territoire de la partie importatrice selon les conditions définies aux paragraphes 5.2 et 5.3.*

*5.1.2. La partie importatrice doit accepter les agréments de navigabilité pour l'exportation délivrés par la partie exportatrice conformément aux dispositions des paragraphes 5.2 et 5.3.*

*5.1.3. L'identification de pièces et d'équipements grâce aux marquages particuliers exigés par la législation de la partie exportatrice doit être reconnue par la partie importatrice comme conforme à ses propres exigences légales.*

**5.2. Certificat de navigabilité pour l'exportation**

*5.2.1. Aéronef neuf*

5.2.1.1. Une partie exportatrice délivre, par l'intermédiaire de l'autorité compétente pour la mise en œuvre de la présente procédure, un certificat de navigabilité pour l'exportation pour un aéronef neuf, selon lequel cet aéronef:

(a) est conforme à la conception de type approuvée par la partie importatrice conformément à la présente procédure;

(b) est en état d'être exploité de manière sûre, et satisfait notamment aux consignes de navigabilité définies et notifiées par la partie importatrice;

(c) satisfait à toutes les autres exigences imposées par la partie importatrice et notifiées par elle.

*5.2.2. Aéronef usagé:*

5.2.2.1. Dans le cas d'un aéronef usagé pour lequel un agrément de conception a été accordé par la partie importatrice, la partie exportatrice doit délivrer, par l'intermédiaire de son autorité compétente en matière de contrôle du certificat de navigabilité dudit aéronef, un certificat de navigabilité pour l'exportation selon lequel cet aéronef:

(a) est conforme à la conception de type approuvée par la partie importatrice conformément à la présente procédure;

(b) est en état d'être exploité de manière sûre, et satisfait notamment aux consignes de navigabilité définies et notifiées par la partie importatrice;

(c) a été correctement entretenu pendant sa durée de vie, dans le respect des procédures et méthodes approuvées, comme l'attestent les carnets de bord et les registres d'entretien; et

(d) satisfait à toutes les autres exigences imposées par la partie importatrice et notifiées par elle.

5.2.2.2. Dans le cas des aéronefs usagers fabriqués sur le territoire relevant de sa juridiction, chaque partie accepte de prêter assistance à l'autre partie, sur sa demande, pour l'obtention d'informations relatives:

(a) à la configuration de l'aéronef au moment où il a quitté les ateliers du fabricant; et

(b) à l'installation ultérieure d'équipements sur l'aéronef, qu'elle a approuvée.

5.2.2.3. Les parties doivent également reconnaître les certificats de navigabilité pour l'exportation délivrés pour des aéronefs usagés fabriqués et/ou assemblés dans un pays tiers lorsque les conditions énoncées aux points 5.2.2.1(a) à (d) ont été remplies.

5.2.2.4. La partie importatrice peut demander les registres de visites et d'entretien qui comprennent, entre autres, les documents suivants:

(a) l'original ou la copie certifiée conforme d'un certificat de navigabilité pour l'exportation, ou son équivalent, délivré par la partie exportatrice;

(b) les notes attestant que toutes les révisions, modifications majeures et réparations ont été effectuées conformément aux exigences approuvées ou acceptées par la partie exportatrice; et

(c) les registres et les comptes rendus d'entretien qui attestent que l'aéronef usagé a été correctement entretenu pendant toute sa durée de vie conformément aux exigences d'un programme d'entretien approuvé.

**5.3. Certificat d'autorisation de mise en service**

*5.3.1. Moteurs et hélices neufs*

5.3.1.1. La partie importatrice doit reconnaître le certificat d'autorisation de mise en service délivré par la partie exportatrice pour un moteur neuf ou une hélice neuve uniquement lorsque le certificat indique que ce moteur ou cette hélice:

(a) est conforme à la conception de type approuvée par la partie importatrice conformément à la présente procédure;

(b) est en état d'être exploité de manière sûre, et satisfait notamment aux consignes de navigabilité définies et notifiées par la partie importatrice; et

(c) satisfait à toutes les autres exigences imposées par la partie importatrice et notifiées par elle.

5.3.1.2. La partie exportatrice doit exporter tous les moteurs neufs et toutes les hélices neuves sous couvert d'un certificat d'autorisation de mise en service délivré conformément aux législations et procédures en vigueur sur son territoire.

*5.3.2. Sous-ensembles, pièces et équipements neufs*

5.3.2.1. La partie importatrice doit reconnaître le certificat d'autorisation de mise en service délivré par la partie exportatrice pour un sous-ensemble neuf, une pièce neuve, y compris une pièce modifiée et/ou remplacée, et des équipements neufs, uniquement lorsque le certificat indique que ce sous-ensemble ou cette pièce:

(a) est conforme aux données de conception approuvées par la partie importatrice;

(b) est dans un état permettant une exploitation sûre; et

(c) satisfait à toutes les autres exigences imposées par la partie importatrice et notifiées par elle.

5.3.2.2. La partie exportatrice doit exporter toutes les pièces neuves sous couvert d'un certificat d'autorisation de mise en service délivré conformément aux législations et procédures en vigueur sur son territoire.

## 6. ASSISTANCE TECHNIQUE

**6.1. Les parties, si besoin est par le truchement de leurs autorités compétentes, doivent, sur demande, se fournir mutuellement une assistance technique.**

**6.2. L'assistance peut prendre, entre autres, les formes suivantes:**

*6.2.1. Détermination de la conformité:*

(a) assister à des essais;

(b) effectuer des inspections de vérification de la conformité

(c) examiner des rapports et

(d) obtenir des informations.

*6.2.2. Contrôle et supervision:*

(a) assister à la revue premier article (FAI);

(b) superviser les contrôles portant sur des procédures particulières;

(c) effectuer des contrôles par sondage de pièces sortant des ateliers de production;

(d) contrôler les activités des personnes déléguées ou des organismes agréés visés à l'article 3.5 de l'accord;

(e) enquêter sur les problèmes de fonctionnement; et

(f) évaluer et contrôler les systèmes d'assurance qualité.

## Annexe B

## Procédure applicable à l'entretien

### 1. CHAMP D'APPLICATION

Cette procédure (ci-après dénommée «la procédure») s'applique à l'acceptation réciproque des conclusions dans le domaine de l'entretien d'aéronefs pour les aéronefs et les composants qu'il est prévu d'installer sur des aéronefs.

### 2. LÉGISLATION APPLICABLE

Aux fins de la procédure, les parties conviennent que la conformité avec la législation en matière d'entretien applicable dans l'une des parties et avec les exigences énoncées à l'appendice B1 de cette procédure équivaut au respect de la législation applicable dans l'autre partie.

Aux fins de la procédure, les parties conviennent que les pratiques et procédures de certification des autorités compétentes de chaque partie prévoient une attestation équivalente de conformité avec les exigences précitées.

Aux fins de la procédure, les parties conviennent que les normes respectives des parties concernant les licences du personnel de maintenance sont considérées comme équivalentes.

### 3. DÉFINITIONS

Aux fins de cette procédure, on entend par:

(a) «aéronef»: tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre;

(b) «élément»: tout moteur, hélice, pièce ou équipement;

(c) «aéronef lourd»: un aéronef classé comme avion avec une masse maximale au décollage supérieure à 5 700 kilogrammes (kg), ou un hélicoptère multimoteurs; et

(d) «modification», un changement ayant une incidence sur les caractéristiques de construction, de configuration, de performance et les caractéristiques environnementales, ou bien sur les limites d'exploitation d'un produit aéronautique civil.

## 4. COMITÉ MIXTE SECTORIEL EN MATIÈRE DE CERTIFICATION

### 4.1. Composition

*4.1.1. Un comité mixte sectoriel en matière de certification est institué. Ce comité comprend des représentants de chacune des parties responsables, pour les aspects de gestion:*

(a) de l'agrément des organismes d'entretien;

(b) de la mise en œuvre de la législation et des normes relatives aux organismes d'entretien;

(c) des inspections de normalisation ou des systèmes de contrôle qualité internes.

*4.1.2. Toute autre personne à même de faciliter l'exécution du mandat du comité mixte sectoriel en matière d'entretien peut, d'un commun accord entre les parties, être conviée à participer à ce comité.*

*4.1.3. Le comité mixte sectoriel en matière d'entretien établit son règlement intérieur.*

### 4.2. Mandat

*4.2.1. Le comité mixte sectoriel en matière d'entretien se réunit au moins une fois par an pour vérifier le bon fonctionnement et la mise en œuvre correcte de la procédure en question et doit, entre autres:*

(a) évaluer les modifications des réglementations dans chacune des parties pour s'assurer que les exigences énoncées dans l'appendice B1 sont à jour;

(b) s'assurer que les parties ont une compréhension commune de la procédure établie par la présente annexe;

(c) vérifier que les parties appliquent la procédure de manière uniforme;

(d) résoudre toute divergence sur des questions techniques découlant de l'interprétation ou de la mise en œuvre de la procédure, notamment des divergences résultant de l'interprétation ou de l'application de la procédure;

(e) le cas échéant, organiser la participation réciproque de l'une des parties au système interne de normalisation ou de contrôle qualité de l'autre partie; et

(f) élaborer, si nécessaire, des propositions à l'intention du comité mixte concernant des modifications de la procédure.

*4.2.2. Dans le cas où le comité mixte sectoriel en matière d'entretien ne réussit pas à résoudre les divergences conformément au point 4.2.1(d) de la procédure, il fait part*

*du problème au comité mixte et veille à la mise en œuvre de la décision prise par ce comité.*

## 5. AGRÉMENT DES ORGANISMES D'ENTRETIEN

**5.1. Un organisme d'entretien de l'une des parties ayant été certifié par une autorité compétente de cette partie pour l'exécution des travaux d'entretien doit obligatoirement détenir un supplément au manuel d'entretien afin de se conformer aux exigences énoncées dans l'appendice B1 de la procédure. Lorsqu'il est démontré que le supplément satisfait aux exigences énoncées dans l'appendice B1, l'autorité compétente en question doit délivrer un agrément attestant la conformité avec les exigences applicables de l'autre partie et précisant quelles tâches l'organisme d'entretien peut exécuter sur un aéronef immatriculé dans cette autre partie. Les qualifications et limitations ainsi précisées ne doivent pas outrepasser celles indiquées sur son propre certificat.**

**5.2. L'agrément délivré conformément au paragraphe 5.1 par l'autorité compétente de l'une des parties doit être notifié à l'autre partie et constituer un agrément valable pour l'autre partie sans condition supplémentaire.**

**5.3. La reconnaissance d'un certificat d'agrément conformément au paragraphe 5.2 doit s'appliquer à l'organisme d'entretien à son siège principal, ainsi qu'aux autres lieux où il exerce ses activités, qui sont indiqués dans le manuel ad hoc et font l'objet d'un contrôle de l'autorité compétente.**

**5.4. Les parties peuvent demander l'assistance de l'autorité de l'aviation civile d'un pays tiers pour l'exécution de leurs fonctions de surveillance et de contrôle réglementaires, lorsqu'un agrément a été accordé par les deux parties ou prorogé par un accord formel passé avec ce pays tiers.**

**5.5. Une partie doit, par l'intermédiaire de son autorité compétente, informer sans tarder l'autre partie de toute modification du champ d'application des agréments qu'elle a délivrés conformément au paragraphe 5.1, ainsi que de l'annulation ou de la suspension de l'agrément.**

## 6. DÉFAUT DE CONFORMITÉ

**6.1. Chaque partie informe l'autre des défauts de conformité graves à la législation applicable ou à toute condition définie dans la procédure qui altèrent la capacité d'un organisme agréé par l'autre partie d'exécuter des travaux d'entretien dans les conditions prévues par la procédure. Une fois informée, l'autre partie doit effectuer les recherches nécessaires et communiquer à la partie notifiante toute mesure prise dans un délai de 15 jours ouvrables.**

**6.2. En cas de désaccord entre les parties sur l'efficacité de la mesure mise en œuvre, la partie à l'origine de la notification peut demander à l'autre partie de prendre immédiatement des mesures visant à empêcher l'organisme d'exécuter des travaux d'entretien sur des produits aéronautiques civils soumis à son contrôle réglementaire. Dans l'hypothèse où l'autre partie prendrait de telles mesures dans un délai de 15 jours ouvrables suivant la demande de la partie ayant émis**

**la notification, les prérogatives accordées à l'autorité compétente par l'autre partie en vertu de la procédure doivent être suspendues jusqu'à ce que le problème ait été résolu de manière satisfaisante par le comité mixte, conformément aux dispositions de l'accord. En attendant que le comité mixte rende une décision sur la question, la partie ayant notifié les défauts de conformité peut prendre toute mesure qu'elle juge nécessaire pour interdire à l'organisme d'effectuer des travaux d'entretien sur des produits aéronautiques civils soumis à son contrôle réglementaire.**

**6.3. Les agents techniques sont les organes responsables de la communication en vertu de la présente section 6.**

## 7. ASSISTANCE TECHNIQUE

**7.1. Les parties, si besoin est par le truchement de leurs autorités compétentes, doivent, sur demande, se fournir mutuellement assistance en matière d'évaluation technique.**

**7.2. L'assistance peut porter, entre autres, sur les aspects suivants:**

(a) contrôle et information concernant le respect constant des exigences applicables dans le cadre de la procédure par les organismes d'entretien relevant de la juridiction de l'une ou l'autre des parties;

(b) conduite d'enquêtes et comptes rendus y relatifs; et

(c) évaluation technique.

## Appendice B1

## Dispositions réglementaires particulières

La reconnaissance par l'une des parties d'un organisme d'entretien relevant de la juridiction de l'autre partie conformément à la section 5 de la procédure doit reposer sur l'adoption, par ledit organisme, d'un additif à son manuel d'entretien qui doit contenir, au minimum, une déclaration d'engagement signée par le dirigeant responsable du moment, selon laquelle:

(a) l'organisme se conforme au manuel et à son supplément;

(b) l'organisme respecte le bon de commande client, en tenant compte en particulier des consignes de navigabilité obligatoires, des modifications et réparations et de l'exigence selon laquelle toutes les pièces utilisées ont été fabriquées ou entretenues par des organismes reconnus par l'autre partie;

(c) le client ayant émis le bon de commande a obtenu l'agrément de l'autorité compétente ad hoc pour toute donnée de conception relative à des modifications et réparations;

(d) la mise en service d'un produit aéronautique civil est conforme aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur;

(e) un produit aéronautique civil relevant de la responsabilité de l'autre partie, qui se trouve dans un état impropre au vol, doit être signalé à l'autre partie et au client.